

# 女性専用車両の差別性について

竹 部 潮 里

## 1. 問題の所在

このレポートの目的は、女性専用車両の差別性を考察することである。近年、男女平等がうたわれるなかで女性専用車両に対しての意見は賛否分かれている。痴漢等の性犯罪防止や心理的な問題から女性専用車両に賛成している意見があれば、逆差別や男性差別、憲法違反だと反対する意見もある。こういった意見を見聞きし、女性専用車両は差別的なのか、また差別があるとしたらそれは何なのかを疑問に思ったため、考察していきたい。

## 2. 先行研究の整理

### 2.1. 女性専用車両の導入について

#### 2.1.1. 導入前の女性の人権に関する動向

日本で女性専用車両が導入された経緯には、国際的に女性の人権が注目されるようになった動きが関係している。1975年、メキシコで第一回世界女性会議が開催された。平等・発展・平和への女性の寄与に関する宣言(メキシコ宣言)がされる。同年、第30回国連総会において1976～1985年を『国連女性の十年—平等・発展・平和』とすることが宣言された。その後、日本も国政において20世紀から21世紀に移行する10年間で『男女共同参画社会基本法』の公布や『男

女共同参画基本計画』の策定等、女性の人権問題や社会的地位についての議論が展開されたと考えられる。女性専用車両の導入は鉄道事業者による自主的な取り組みであり、その後国土交通省によって公的に推進された(堀江 2009)。

#### 2.1.2. 女性専用車両の導入に至るまで

女性専用車両導入は、1988年11月4日に大阪市営地下鉄御堂筋線で痴漢行為を注意した女性が強姦される事件が起きたことがきっかけである。この事件によって痴漢撲滅運動が活発になる。

2000年12月に京王線にて女性専用車両が試験導入され、翌年から本格導入された(堀江 2009)。2002年10月1日には大阪の京阪電気鉄道と阪急電気鉄道が国土交通省の『女性専用車両路線拡大モデル調査』に協力し、試験導入を2か月間行った。試験導入中に利用者1,662人に行ったアンケート調査では、女性の約9割、男性の6割弱が賛成と回答し、この調査結果を受けて京阪と阪急の両社は2002年12月より女性専用車両を本格導入した(国土交通省 2013)。以降は、関西圏、他地方の大都市、関東圏の鉄道事業者が順に導入していった(堀江 2009)。

日本の女性専用車両導入の理由については、国土交通省の『女性専用車両路線拡大モデル調査報告書』(2002)において「男女共同参画モデルを目指す日本社会においては、日々の通勤・通学等の面においても女性が安全、快適に社会運動に参加するための環境づくりが必要であ

ると考え」,「痴漢は(盗撮, 酒に酔った客による嫌がらせなども含め)犯罪であり, 人権侵害であるという立場から, その防止を目的としている」としている(山本 2017)。

## 2. 2. 女性専用車両サービス

乗車対象は, 鉄道事業者の多くは女性, 小学6年生以下の男性, 身体不自由者(介助者を含む)としている。

国土交通省は「男性のお客様のご理解とご協力の下に, 鉄道事業者が輸送サービスの一環として成り立っているものであって, 強制的に乗車を禁ずる法的根拠もなく, 男性のお客様を排除するためのものではなく, 利用者のご理解とご協力のもとで成り立っています」としている(村上 2011)。

## 2. 3. 痴漢被害数の変動

2005年2月に警視庁は「電車内における痴漢被害数の実態」を公表し, 痴漢被害件数が1996年から2004年の間に年間778件から2,201件へと倍増したと発表した。しかし, 1996年以降の警察の被害者の人権保護や女性性犯罪被害者への対応に力を入れるなどの積極的な働きかけによって女性の意識が変わり, 警察に被害を訴える女性が増えたことが推測できる。また, 警察が痴漢被害を真摯に扱うようになり, 痴漢を「犯罪」として届出を受理するようになったこともある。統計上における痴漢被害数の増加は警察と被害者の変化も関係しているため, 実際の痴漢被害の増加とは一概に言えない。しかし, 当時はこの痴漢被害数の増加が痴漢の増加と捉えられていた可能性が高い。国土交通省はこれらを受けて2005年3月に「女性等に配慮した車両の導入促進に関する協議会」を発足した。この協議会には主要な鉄道事業者の代表が参加し, 同年5月から6月にかけて首都圏における女性専用車両の導入拡大が実現した(堀江 2009)。

導入の前後で痴漢被害件数の変化があったか

を多くの鉄道事業者は発表していない。

## 2. 4. 各国の現状

痴漢被害は女性専用車両の導入にかかわらず他の国々の鉄道機関にも存在する問題だが, 公共空間を性別で分けることについて比較的肯定的な文化的土壌がなければ, 女性専用車両という発想は生まれない。

たとえば, アメリカでは性別で公共空間を分けることが人種間の隔離が連想され, 過去の人種差別問題の歴史とつながり, 女性専用車両の導入という考え方に強い抵抗感が示されている。一方, イスラム圏では, 鉄道以外にも女性専用の公共空間がある。女性の自由な行動を妨げる伝統的な文化を持つ国では, 女性専用の公共空間を提供することが男性主義的な伝統が現在も残る社会で男女平等と女性の社会進出を助けるものと理解されている(堀江 2009)。

## 2. 5. まとめ

女性専用車両の導入には, 国際的に女性の人権が注目されはじめ, 日本においても男女平等をめざし政策がすすめられた背景が関係している。大阪市営地下鉄御堂筋線の痴漢事件がきっかけとなり, 京王線が最初に女性専用車両を導入し, 以降は大阪を中心とした関西圏, 他地方の大都市, 関東圏の鉄道事業者が積極的に続いた。国土交通省は女性専用車両導入の理由を痴漢の防止としている。法的に女性専用車両に男性が乗ることを禁止する強制力はなく, 利用者の理解と協力の下で成り立っているサービスである。

女性専用車両の導入には, 痴漢被害数の増加を痴漢の増加と捉えた警察の積極的な動きが関与しているが, 実際に女性専用車両の導入前後で痴漢被害が増加したかは定かではない。各国の女性専用車両の導入においては, それぞれの文化的背景と現在の女性が置かれている社会的状況と関係があると考えられる。

### 3. 調査結果と考察

#### 3.1. 女性専用車両に対する意見

2002年の国土交通省の「女性を意識した交通サービスに関するアンケート」調査によれば、「深夜の時間帯にかぎって」の女性専用車両導入に対して肯定的な人は、男性で65.8%、女性で77.3%だった(国土交通省 2003)。2005年10月から2006年3月にかけて行った札幌市交通局の調査でも、男性の21.5%、女性の54%が賛成している。これは全体の56%は反対している。一方、岡部千鶴が2003年に行った調査では、83.4%の女性が女性専用車両に肯定的な結果が出ている。(堀江 2009)。

#### 3.2. 女性たちの意識

堀江光俊が2007年8月に東京都心部を中心に10歳代後半から20歳代の女性155人に女性専用車両が支持され、利用されているかを考察するべく聞き取り調査を行った。通勤電車内で不安や不快感の原因になるものを訪ねたとき、1番多かったのが「マナーの悪さ」、2番目が「騒音、ヘッドホンやイヤホンからの音漏れ、(他の乗客のおしゃべりの)煩さ」で、他には男性客との身体接触や臭い、「酔っ払い」や「不審者」、「混雑」を回答する人が多かった。この結果は、他の大規模調査結果とも合致している(堀江 2009)。

また、この調査では、回答者の54%が女性専用車両の導入を望んでいる結果がでた。拡大指示の理由は、「個人の安全」「実用的観点」「公衆衛生」の大きく3つに分類することができる(堀江 2009)。

女性専用車両を支持しない女性の64人のうち52人が理由を挙げている。その半数以上のコメントが、「私個人は必要ないから」といったような、女性全体ではなく個人として女性専用車両を必要としないからという考えが多かつ

た。また、痴漢被害の有無にかかわらず男女平等に扱わなければ差別であるとする意見や、女性のマナーの低下を指摘する意見、行動を改めるのは男性であり痴漢の被害者である女性が女性専用車両を使用する不便を強いるべきではないという意見で反対しているものもあった(堀江 2009)。

堀江によれば「これらのコメントは、女性たちのもつ男女平等観を反映しているのではないか。概して導入拡大に反対の女性たちは、日本社会において男女は平等であると意識しているようだ。よって、女性専用車両は女性に特権を与えているものであり、男性に対して不公平であると認識されている。(中略)彼女たちは、多くの女性が痴漢被害に遭っていると認めながらも、個人の問題と考えている。彼女らは鉄道事業者の隔離措置による保護を望まず、個人に対処が委ねられることを望むと同時に、痴漢は男性側の問題なので女性が何かをするのは本末転倒であると感じているようだ」(堀江光俊 2009: 33)と言う。

#### 3.3. 反対派の意見・行動

男性があえて女性専用車両に乗り込んだことが原因でトラブルが多発しており、中には裁判にまで発展したケースもある。女性専用車両に反対する団体の構成員の男性たちが2008年6月27日朝、「女性専用車両に乗車する」と事前予告したうえで「つくばエクスプレス」(首都圏新都市鉄道)の女性専用車両に乗った。男性たちは「女性専用車両は本来、誰でも自由に乗車できるのに、健全な成人男性が乗車することを事実上禁止している」として、「憲法で保障された居住・移転の自由を侵害する」「法の下での平等にもあたると主張。鉄道会社に対して、損害賠償と謝罪広告などを求めた。東京地裁は「鉄道会社は、営業に関する自由な裁量権を有しており、女性専用車両の目的、時間帯などから、設置は正当だ」「健全な成人男性の乗客に

格別の不利益を与えるものといえない」などと判断。男性側の請求をすべて棄却する判決を言い渡した。(弁護士ドットコムニュース 2018)。

また、女性専用車両に反対している団体もある。どの団体も多くは男性が乗車できないことを不平等と主張し、任意確認乗車として女性専用車両に乗り込む活動等をしている。

他にも男性だけが一方的に女性専用車両導入のデメリットを受けることや、男性が被害者になる性犯罪の対処策にはなっていないことなどをあげる声や、痴漢をする側である男性側を隔離すべきという理由から男性専用車両を望む声もある。

### 3. 4. 考察

女性専用車両に反対する理由として、女性しか利用できない空間が男女平等ではないことや、「痴漢」を個人で解決すべき問題とする自己責任論が挙げられていた。しかし、こういった主張している意見の多くは女性の痴漢被害の現状について言及していない。また、痴漢を含む性犯罪において被害者が非難されることは多くあり、痴漢においても遭遇しやすい女性が危険回避能力や予測能力、対策を取るべきとされている。日本では、性犯罪以外の領域を見てもイラクにおける邦人人質事件等、個人にリスク管理を移転し自己責任を問う言説が非常に多い。また、個人の生物学的性別や性的アイデンティティーを基準に個人の自由を制限することは「性差別」である。男女共同参画推進の一環として存在して依拠しておりながら、男女共同参画基本法の条文と矛盾しており、「法の下の平等」「差別の禁止」がうたわれている日本国憲法第14条とも矛盾している。(堀江 2009)

他にも、単純に男女で空間を仕切ることへの問題性が指摘される。これは他の多様な性別を排除するものであり差別といえる。また、男性が女性に痴漢行為を行うという前提のもと車両は区切られている。言うまでもないが、痴漢の

被害者は女性だけでなく男性や性的少数者にもおり、もちろん加害者に女性もいるだろう。この考えは異性愛を前提とした安直なものであり、やはり差別的といえる。

### 3. 5. まとめ

女性専用車両の導入に対しての調査は、実施主体や調査方法・地域が異なる調査が実施されているが、結果に差があり支持率が高いか一概に判断ができない。

堀江が行ったアンケートから、女性が女性専用車両を利用する理由と「痴漢」との関係性は薄く、自分が不快にならない空間が侵害されることや、満員電車特有の人との距離の近さを不快に感じる意見が多かった。

女性専用車両の反対意見としては、男女平等や憲法違反を訴えるものがあるが、こういった意見は痴漢被害の実態について把握も言及していない。また、痴漢被害に遭うのは女性側に問題があり、女性が注意し自分で片づける問題であり男性が不平等を被るべきではないという自己責任論も強い。

しかし、個人の生物学的性別や性的アイデンティティーを基準に、個人の自由を制限することは性差別であり、性別二元論と異性愛前提の考えから単純に男女で空間を仕切ることへの問題性が指摘される。

## 4. 提言

### 4. 1. 女性専用車両の問題性

女性専用車両は差別的であるとして、安直に女性専用車両を廃止すれば痴漢の被害者である女性の乗車の機会や自由を奪う可能性や、心理的な面での問題がでてくる。自己責任論が強く被害者が非難されることは多々あり、痴漢問題に関しても被害者個人に問題が移行してしまうと考えられる。

また、満員電車では人と人との距離が近いた



め不快感を避けるために互いに無干渉になりがちな状況があり、痴漢が起きても見てみぬふりが起きている。

#### 4. 2. 解決策

痴漢が発生する環境の多くは、通勤・通学の時間帯の過度に混雑した電車である。混雑の緩和のために、公共交通機関等が交通網の改善を図ることや、一極集中型の社会構造を変えるなどが課題になってくる。地方都市を育てることや、総務省が推奨しているテレワーク（在宅勤務）を企業が導入することで混雑が緩和されるのではないだろうか。

日本では性に対して「恥ずかしいもの」という考えが強く、また自己責任論も強い。このことから、被害を受けても被害者が声をあげられなかったり、被害者が責められたりする傾向が痴漢に限らず性犯罪では多い。痴漢や性犯罪を「許されないもの」と強く認識し、声を上げて権利を主張する等の人権感覚の育成も解決策として考えられる。

また、痴漢被害を減らすために女性側でなく男性側への対応が求められる。男性が男女平等を訴えている理由は急速な男女平等政策についていけず、男性性が失われることの危機的な感情も関係していると考えられ、男性の自尊心を傷つけないための具体策を講じる必要がある。

#### 4. 3. まとめ

女性専用車両が差別的な面があるのは事実であるが、だからといって安直に痴漢問題を解決せず女性専用車両を廃止すれば、女性の人権が無視されるかたちになる。解決策としては、痴漢問題において女性側の対策をするのではなく長期的な見通しで社会変革や働き方改革を検討したり、かつ男性の心のケアも兼ねながら具体的な改善策を講じる必要がある。

## 5. 要約と課題

### 5. 1. 要約

このレポートの目的は、女性専用車両の差別性を考察することにあった。

女性専用車両の導入には、国際的に女性の人権が注目されはじめ、日本においても男女平等をめざし政策がすすめられた背景が関係している。大阪市営地下鉄御堂線の痴漢事件がきっかけとなり、京王線が最初に女性専用車両を導入し、以降は大手鉄道事業者が積極的に続いた。国土交通省は女性専用車両導入の理由を、痴漢の防止としている。法的に女性専用車両に男性が乗ることを禁止する強制力はなく、利用者の理解と協力の下で成り立っているサービスである。

女性専用車両の導入には、痴漢被害数の増加を痴漢の増加と捉えた警察の積極的な動きが関与しているが、実際に女性専用車両の導入前後で痴漢被害が増加したかは定かではない。各国の女性専用車両の導入においては、それぞれの文化的背景と現在の女性が置かれている社会的状況と関係している。

女性専用車両の導入への女性たちの意識は、堀江が行ったアンケートから、女性が女性専用車両を利用する理由と痴漢との関係性は薄いことがわかった。女性専用車両の反対意見としては、男女平等や憲法違反を訴えるものがあるが、こういった意見は痴漢被害の実態について把握も言及もしていない。また、痴漢被害に遭うのは女性側に問題があり、女性が注意し自分で片づける問題であり、男性が不平等を被るべきではないという自己責任論が強い。

女性専用車両の差別性を考えると、個人の生物学的性別や性的アイデンティティを基準に、個人の自由を制限することは性差別である。性別二元論と異性愛前提の考えから単純に男女で空間を仕切ることへの問題性が指摘される。

女性専用車両が差別的な面があるのは事実であるが、だからといって安直に痴漢問題を解決せず女性専用車両を廃止すれば、女性の人権が無視されるかたちになる。解決策としては、痴漢問題において女性側の対策をするのではなく長期的な見通しで社会変革や働き方改革を検討したり、かつ男性の心のケアも兼ねながら具体的な改善策を講じる必要がある。

## 5. 2. 課題

同じような文化圏を持つアジア圏で女性専用車両が導入されていない国もあることから、女性専用車両の導入を良しとした日本独自の文化があると考えられる。日本に女性専用車両が導入された当時の文化的背景と女性が置かれている社会的状況を各国のものと比べながら分析したい。

また、男性が女性を痴漢する理由は単なる性的欲求の発散だけではない。ジェンダーの観点からみれば、社会における男性の立場や男女平等策における社会の変化、男性の心理等が関係していると言える。たとえば、弱者である女性等をコントロールする支配欲についてなどが考えられるが、紙幅の関係上ふれることができなかった。

### 参考文献

一般社団法人 日本民営鉄道協会HP「女性専用車両」  
(<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/211.html>, 2018.10.23)

国土交通省HP, 2003, 「『女性専用車両 路線拡大モデル』調査報告書の概要について」([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209_.html), 2018.10.22)

社団法人大阪府人権協会, 2003.6 「【特集】女性専用車両を考える」, 啓発情報誌ヒューパワー, 15号, (<https://web.archive.org/web/20050210140728/http://www.ochra.or.jp/hp/hp15/05.html>)

東京メトロHP「女性専用車」, (<https://www.tokyometro.jp/safety/attention/women/index.html>, 2018.10.23)

弁護士ドットコムNEWS, 2018.2.24, 「『女性専用車両』違憲訴訟, 男性側敗訴のケースも…トラブルの火種, くすぶり続ける」([https://www.bengo4.com/internet/n\\_7476/](https://www.bengo4.com/internet/n_7476/), 2018.7.30)

堀井光俊, 2009, 『女性専用車両の社会学』秀明出版会

村上敬, 2011.10.31, 「鉄道営業法—「女性専用車両」男が乗っても法的にはOK」PRESIDENT Online, (<https://president.jp/articles/-/5126>, 2018.10.23)

山本(山口)典子, 2017, 「女性専用車両, 設置の経緯と考察—性暴力被害防止の視点から—」日本大学大学院総合社会情報研究科紀要, No18, 47-57 (<http://atlantic2.gssc.nihon-u.ac.jp/kiyou/pdf18/18-047-057-Yamamoto.pdf>)

(たけべ しおり)

社会学部現代社会学科4回生大東ゼミ)